

Repositório ISCTE-IUL

Deposited in *Repositório ISCTE-IUL*:

2022-03-16

Deposited version:

Accepted Version

Peer-review status of attached file:

Peer-reviewed

Citation for published item:

Pinheiro, M. (2021). Estrategias y preservación del patrimonio industrial y ferroviario: convivencia y conflicto entre patrimonios. *TST, Transportes Servicios y Comunicaciones*. 44, 69-79

Further information on publisher's website:

<http://www.tstrevista.com/>

Publisher's copyright statement:

This is the peer reviewed version of the following article: Pinheiro, M. (2021). Estrategias y preservación del patrimonio industrial y ferroviario: convivencia y conflicto entre patrimonios. *TST, Transportes Servicios y Comunicaciones*. 44, 69-79. This article may be used for non-commercial purposes in accordance with the Publisher's Terms and Conditions for self-archiving.

Use policy

Creative Commons CC BY 4.0

The full-text may be used and/or reproduced, and given to third parties in any format or medium, without prior permission or charge, for personal research or study, educational, or not-for-profit purposes provided that:

- a full bibliographic reference is made to the original source
- a link is made to the metadata record in the Repository
- the full-text is not changed in any way

The full-text must not be sold in any format or medium without the formal permission of the copyright holders.

Estratégias e Preservação do Património Industrial e Ferroviário: Convívio e Conflitos entre Patrimónios.

Magda de Avelar Pinheiro
Professora Emérita do ISCTE-IUL e investigadora do CIES-IUL
magda.pinheiro@iscte-iul.pt

Estratégias e Preservação do Património Industrial e Ferroviário: Convívio e Conflitos entre Patrimónios.

Resumo: Neste artigo começamos por salientar a ambiguidade da palavra património e as dificuldades que isso representa para a inventariação do património, nomeadamente industrial e ferroviário. Centrar-nos-emos no caso de Lisboa e das suas gares ferroviárias. Por fim descreveremos o caminho feito em Portugal até à inventariação do património ferroviário.

Strategies and Preservation of Industrial and Rail Heritage: Conviviality and Conflicts between Heritage.

Summary: In this article we begin by highlighting the ambiguity of the word heritage and the difficulties that this represents for the inventory of heritage, namely industrial and railway heritage. We will focus on the case of Lisbon and its older railway stations. Finally, we will describe the path done in Portugal until the inventory of railway heritage.

Estratégias e Preservação do Património Industrial e Ferroviário: Convívio e Conflitos entre Patrimónios.

“J’étais donc à la gare de Bordeaux une fin d’après midi d’été de 1930. La gare est dégoûtante.” Le Corbusier , Quand Les Cathédrales étaient Blanches, Paris, 1936, p.21.

Cada sociedade escolhe preservar o que está em risco de desaparecer e é considerado relevante recordar no presente e útil para o futuro (Le Goff, 1985, p.95) . Ao fazê-lo revê-se num passado que o nacionalismo, sempre presente, quer que seja glorioso proporcionando um futuro promissor. As escolhas estão assim em cada momento limitadas por fatores históricos de índole social, económica, política e cultural. O Património de um país, região, cidade, vila ou aldeia não é um dado pré-estabelecido. A própria palavra Património tem uma polissemia que a torna passível de utilizações ambíguas e muito contraditórias (Esperança, 1997,65). Cada geração experimentará empatias e repulsas diversas que dificultam a missão de inventariar o património. Por essa razão o que se escolhe preservar tem de ser escrutinado e descrito em cada momento tendo em conta os diversos saberes disponíveis e a vontade dos cidadãos que devem ser chamados a pronunciar-se de forma clara e informada. Mais complexo ainda as instituições associadas à proteção do património têm de proteger as possíveis escolhas das gerações futuras.

O grande historiador de Arte e artista, John Ruskin detestava a arquitetura industrial e em particular a do ferro (Ruskin, 1854,84). A Revolução Industrial não foi ela própria um processo nacional com uma uniforme cronologia pois algumas regiões industrializavam-se ao mesmo tempo que outras se desindustrializavam. As cronologias destas transformações foram regionais. O repúdio pelos produtos industriais foi generalizado entre as elites coevas. Na Inglaterra dos finais do século XIX o movimento *Arts and Crafts* valorizou o trabalho

artesanal face aos produtos da indústria moderna. O *Modern Style* ou traduzindo para português a Art Nova, procuram elevar a arquitetura e o designe aos padrões pré-industriais de produção de peças únicas. Le Corbusier e os arquitetos ligados aos CIAM, detestavam tudo o que se podia associar aos estilos Beaux Arts e Art Deco (Le Corbusier, 1937, p.85).

No Reino Unido desde 1895 o *National Trust* foi criado para proteger a herança histórica monumental e paisagística. Dotado de autonomia tinha em finais do século XX mais de um milhão de membros benévolos e 3000 trabalhadores sendo um dos maiores proprietários do Reino Unido. Como a chamada Revolução industrial foi uma das glórias da Grã-Bretanha o país também esteve entre os primeiros a valorizar os vestígios de indústrias passadas e a expressão Industrial Archeology teria aí sido inventada no início dos anos cinquenta do século XX (Hudson, 1966,15). Algumas indústrias começavam então já a deslocalizar-se quase ao mesmo tempo muitas linhas ferroviárias eram fechadas. Os caminhos de ferro viriam a ter um papel importante a desempenhar neste interesse pela indústria do passado pois foram um dos símbolos mais poderosos da modernidade Britânica. As estações ferroviárias mereceram grande interesse muito antes pois, sobretudo a partir da segunda metade do século XIX, quando começaram a ser construídas dentro das cidades, tiveram características monumentais refletindo o trabalho de arquitetos conhecidos.

O interesse pelo património constituído pela indústria moderna apenas ganhou relevância nos meios académicos europeus no contexto da desindustrialização que a Europa do Norte conheceu a partir de finais dos anos cinquenta do século XX. A deslocalização inicial foi potenciada por acordos económicos como a EFTA e traduziu-se na península Ibérica e muito especialmente em Portugal por um crescimento industrial nunca antes experimentado (Barreto, 2020, 218). Hoje mesmo a desindustrialização europeia está ser acompanhada por uma forte industrialização na Índia, no Vietname e na China. Aliás novas formas de industrialização em *sito* estão a desenvolver-se neste último país provocando a emergência de novas cidades em zonas antes rurais (Zhu, 2019).

A desindustrialização contemporânea só se afirmou em Portugal após a entrada para a CEE, visto que muitas indústrias e em particular as indústrias pesadas instaladas em Portugal no pós-guerra, foram artificialmente mantidas até esse momento. Isto não significa que antes de meados do século XX não se tenham destruído áreas industriais com grande significado nacional. Uma das mais notórias operações de destruição de uma área industrial em Portugal foi a deslocalização durante o Estado Novo dos estaleiros do Arsenal de Marinha da Ribeira das Naus em Lisboa para o Alfeite, na margem esquerda do Tejo. Esta deslocalização teve também implicações nas vias férreas que nos projetos de 1887 deviam passar por meio de uma ponte cais em frente do Arsenal da Marinha de Guerra. A linha de Cascais a Lisboa dirigia-se até à Estação de Santa Apolónia não só para servir o porto mas também porque foi aceite como um ramal da linha do Norte (Pinheiro, 2008, p.74).

A Estação Naval do Alfeite, começou a ser construída com indemnizações de guerra Alemãs nos anos vinte, iniciando-se em 1924 pela construção do quartel do Corpo de Marinheiros. O Arsenal em Lisboa tinha uma

história rica de ativismo político dos seus trabalhadores - muitos dos quais eram altamente qualificados - contra o poder. As suas ações, que muitas vezes também incluíam marinheiros, eram particularmente visíveis por estarem no centro político do País. Desde o liberalismo, mas sobretudo durante a República e nos anos trinta, houve muitos eventos envolvendo marinheiros e operários do Arsenal. Quando o novo Arsenal esteve concluído em 1938, os trabalhadores transferidos para o Alfeite foram escrutinados pelo seu passado político e muitos foram excluídos (Rodrigues, 2001, p57). O novo Arsenal inaugurado em 1939, constituiu uma unidade vedada dentro da Estação Naval Militar do Alfeite na qual só se podia entrar com um cartão de identificação emitido pelo comandante que definia o local a que a pessoa podia ter acesso¹. Nestas circunstâncias o caminho de ferro ligando Barreiro a Cacilhas, ainda previsto na documentação anexa ao decreto de de 13 de Fevereiro de 1946 sobre as obras do porto de Lisboa, chegava em Cacilhas através de um túnel e teria uma estação no início da futura estrada nacional 10 (AGPL, 1948 ,mapa2). Abandonada a ideia de um porto comercial em Margueira e vista de forma pejorativa a zona industrial aí existente em 1948, previa-se que no futuro os novos estaleiros do porto de Lisboa aí se deviam situar .

Em Lisboa a ligação da 1ª e 3ª secções do porto seria agora assegurada por uma avenida construída em aterro que bloqueava o acesso do antigo Arsenal ao mar. O aterro teria ainda uma zona ajardinada face ao mar. No cais do Sodré tinha já sido demolido o antigo barracão que servia de estação ferroviária provisória da linha de Cascais e fora inaugurada a Gare Ferroviária como terminus da linha eletrificada de Cascais. O edifício, desenhado por Porfírio Pardal Monteiro em 1925, esteve pronto em 1928 e a proposta da sua classificação data de 1995. Hoje é uma estação plurimodal estando desde 2012 classificada como monumento. As obras de transformação introduziram nesta estação comércio e ligações ao metro e ao transporte fluvial. Foram executadas por uma equipa de arquitetos e artistas que preservaram a fachada do edifício e a amplitude do seu hall. A própria estação de metro tem um design arrojado e uma das paredes é coberta por um painel de azulejo evocativo das angústias do utente do transporte da autoria de Da Costa.

A memória que se quer preservar hoje no local do antigo Arsenal, é a da expansão ultramarina dos séculos XV e XVI sempre fulcral no nacionalismo português. Assim tem sido proposto para o local um museu das descobertas. A memória dos muitos marinheiros e trabalhadores incluindo os que expiaram a sua revolta no Tarrafal não parece interessar a actual câmara Municipal (Pedro, 2007, p.42)². Muitas vezes, por os fatores socio-políticos serem muito fortes e os conflitos sociais duros, há uma tendência para os escamotear e apagar em benefício de vestígios de atividades mais antigas ou mais exóticas que se pensa trarão mais prestígio e nos últimos tempos mais turistas.

1- Cartão de Alexandrino Pinheiro, Documentação familiar.

2-Dirigi um número especial da Revista do Arquivo Municipal Lisboa sobre a Indústria e os seus trabalhadores em Lisboa nos séculos XIX e XX. Quando na introdução salientei a ausência de artigos sobre os trabalhadores do Arsenal, das empresas de infra-estruturas urbanas e das oficinas dos caminhos de ferro, o parágrafo foi apagado já depois da entrega definitiva sendo-me comunicado à posteriori.

Paredes meias com o Arsenal esteve uma estação provisória do Caminho de Ferro do Sul e Sueste. A nova Gare que a substituiu construída em 1931/32 foi inaugurada a 28 de Maio de 1932 antes da transferência do próprio Arsenal. A CP acabava de integrar as linhas férreas de Sul e Sueste no seu património e a nova gare ferroviária, que era apenas uma estação fluvial, foi construída no local previsto para uma estação da antiga linha e no estilo “moderno” do início de Estado Novo por Cotinelli Telmo. Também neste caso devíamos usar o termo Art Deco. A sua classificação como património também data de 2012. Também ela sofreu obras terminadas recentemente, que lhe duplicaram a fachada procurando no entanto integrar-se no conjunto já existente cujos azulejos foram recuperados. Trata-se de painéis de azulejos representando as cidades servidas pelo Caminho de Ferro.

Na origem programada do eixo ferroviário de 1887 que incluiria a estação Terreiro do Paço, estava primeira grande gare ferroviária do País. A Gare de Santa Apolónia, construída entre 1862 e 1865, ficou aquém dos desejos do Marquês de Loulé que geriu a relação entre o governo e a companhia na época da aprovação dos projetos e insistiu com o empreiteiro geral para conseguir que a estação fosse condigna. Foi considerada digna na descrição dos edifícios notáveis de Lisboa publicada 1975 pela Junta Distrital (D. Fernando de Almeida, 1975, p191). Esta gare com o seu cais flutuante privativo tinha inicialmente vocação internacional mas o tráfego internacional de passageiros foi deslocado para a nova estação do Rossio depois da sua construção. Segundo fotografias da época de construção só tinha primeiro andar (Pinheiro, 1999, p.37). Em 1933/34 deu-se a supressão do seu cais fluvial privativo, provavelmente já com o objetivo de se efetivar a construção da última secção do porto de Lisboa. Já em 1940 houve novas obras e ter-se-ão acrescentado novas bilheteiras. Em 1955 aumentaram-se os cais para fazer face à reintrodução da ligação internacional segundo a gazeta dos caminhos de ferro (fev. 1955, nº1611). Em finais do século XIX ou início do século XX aumentou-se um andar ao edifício.

O registo IPA. 00023182 consultado em 1 de Novembro na Internet, diz-nos que o edifício não está protegido e a sua descrição remete para o livro de D. Fernando de Almeida de 1975 que não contempla as alterações ao edifício primitivo. Escusado será dizer que o equipamento anexo à Estação incluindo as Oficinas Gerais que em 1895 tinham 600 trabalhadores em luta contra a nova regulamentação do trabalho, desapareceram. Com elas desapareceu a memória de um grupo de trabalhadores muito qualificado mas cujas condições de trabalho eram, segundo Francisco de Almeida e Castro “dantescas” (Castro, 2006). Em 1873 estes trabalhadores foram dos primeiros a desafiar a proibição de “coligações” de 1852 e a legislação específica sobre caminhos de ferro de 1864 (Barreto,2009,90) . Permaneceram combativos e tornaram-se organizados, alguns dos seus *leaders* são grandes heróis do proletariado português como é o caso de Mário Castelhana que faleceu no Tarrafal.

Estas oficinas não produziam só para a companhia e ocupavam um espaço que, na cidade se tornou cada vez mais caro. Nos anos trinta as novas oficinas gerais foram construídas no Barreiro e no Entroncamento. Estas últimas já foram programadas em meados da década com referência aos novos métodos de gestão do trabalho com cadeia de montagem e cronometragem oriundos dos Estados Unidos.

Nos anos quarenta do século XX também se deram alterações na Gare do Rossio de José Luís Monteiro de 1887-1888, cuja fachada neo-manuelina sempre desagradou aos arquitetos talvez por influência do próprio autor e professor da cadeira de Arquitetura na Escola Superior de Belas Artes. José Augusto França refere que a fachada Manuelina foi uma imposição do Estado (França, 1966,19). Cotinelli Telmo instalou no Hall de entrada bilheteiras no estilo do Estado Novo nos anos quarenta. A gare de internacional passou a ter um serviço sobretudo suburbano, quando a linha de Sintra foi letrificada em 1956. Em 1958 introduziram azulejos da fábrica de Santana e que estão descritos na ficha de classificação do edifício. A Estação foi classificada como património em 22 de Novembro de 1971 mas isso não impediu que em 1979 depois de um parecer com regras explícitas para a instalação de um restaurante, um Centro Comercial programado sem absolutamente nenhuma preocupação de qualidade arquitetónica ou até de segurança dos utentes, fosse instalado. Apesar de extremamente compacto começou por ter muito sucesso num momento que o comércio da Baixa estava muito decadente. Como todos os centros comerciais tipo em que a sua instalação se insere, em breve entrou em decadência. Recentemente no hall foi instalado um café Starbucks. A transformações estão cuidadosamente referidas na ficha de património disponível na internet.

Assim as mais antigas gares lisboetas foram adaptadas às funcionalidades das gares do Século XXI. Tornaram-se plurimodais e incluíram também centros comerciais. Esse processo no entanto teve momentos de cuidadoso designe alternado com instalações compactas e sem qualquer preocupação de estética. O que espanta é sem dúvida o facto de o futuro da gare de Santa Apolónia permanecer sem proteção pairando a ideia de que se negocia entre a Câmara e a CP a sua transformação num jardim. Já tudo o que lembrava o carácter industrial dos caminhos de ferro foi suprimido numa capital em que todas as atividades, incluindo a as terciárias ,têm vindo a ser descentralizadas, com exclusão do turismo.

O caminho até à classificação das gares ferroviárias mais importantes em Portugal foi longo, tardio e insuficiente e as classificações dos edifícios, equipamentos e raras oficinas associadas à sua existência ainda mais.

Tal como o resto do património preservado a memória dos caminhos de Ferro e ainda mais a da indústria que lhes esteve ou está associada, é uma reconstrução em que a epopeia se centra em heróis que são os Engenheiros e os Arquitetos mas tende a apagar o que é comum.

Em Portugal a lei de 15 de Abril de 1835, estabelecia a preservação dos Monumentos Históricos pelo seu valor artístico, pela sua grandeza, magnificência e “primores” da Arte. A portaria de 19 de Fevereiro de 1836 encarregou a Academia das Ciências fazer um inventário dos bens a proteger. O inventário devia procurar salvaguardar, mosaicos, pinturas, vitrais, baixos relevos, esculturas, talha e pedras tumulares dos bens nacionais mas o governo avisava que não podia obstar à demolição das Igrejas que já se encontravam vendidas mas pretendia de futuro pedir parecer à Academia. No convento de São Francisco em Lisboa, foram recolhidas as obras de Arte que vieram a integrar o Museu Nacional de Arte Antiga. A Associação dos Arquitetos Civis e

Arqueólogos a 30 de dezembro de 1880 aprovou normas que dividiriam em seis classes os bens a proteger e contemplavam os edifícios importantes para o estudo das artes, os monumentos militares, os monumentos levantados em honra de grandes homens em lugares públicos, os padrões e os monumentos pré-históricos (Lopes, 2012, 20). É evidente, que o que se queria salientar era o grandioso, o extraordinário num contexto em que o nacionalismo começava a dominar e os monumentos a grandes homens se afirmavam.

Em 1901 os Monumentos Nacionais tiveram direito a um Conselho no Ministério das obras Públicas e a 30 de Dezembro estabeleceram-se critérios de classificação e regras que impediam a sua destruição e mesmo trabalhos de reparação ou modificação sem parecer do Conselho. Classificaram-se 454 monumentos até à revolução republicana (Moreira, 1989,111). Sem surpresa conventos e castelos dominaram. O dinheiro para obras não abundou até aos finais dos anos vinte. Pelo que as aquisições não foram numerosas. A comissão de Belas Artes do Ministério da Instrução pública foi chamada a dar parecer não só sobre os monumentos mas também desde 1924 sobre as zonas envolventes . Entre 1910 e 1934 deram-se 1735 classificações 33,9% segundo Isabel Martins Moreira eram monumentos religiosos, 43,7 de Arquitetura Civil e 11,2 Militares

Os Monumentos faziam parte da mobilização nacionalista que a República corporizou e o Estado Novo exacerbou. Logo em 1929 o Estado Novo criou a Direção-Geral dos Monumentos Nacionais no ministério das comunicações. Como Estado Novo que era teve como vimos intervenções diretas e muito violentas no Espaço público. Muitas das suas intervenções tiveram objetivos propagandísticos orientados pelo nacionalismo e pela vontade de valorizar a antiguidade e força do Estado Português. Em geral não houve arqueologia de suporte às demolições e reconstruções valorizaram aspetos particulares das zonas e edifícios escamoteando outros.

A preservação dos espaços da indústria moderna ou da indústria associada ao caminho de ferro não estava ainda prevista no entanto o Estado Novo introduziu num nível inferior ao dos Monumentos Nacionais, a figura de edifício de Interesse Público em que estava previsto proteger edifícios notáveis pela sua Arquitetura. Esta figura permitia sobretudo proteger as chamadas “ obras do Estado Novo” como Estações de Correio, liceus, tribunais etc que tinham sido construídos pelos mesmos arquitetos do Estado.

Em 1971 sob o consulado de Marcelo Caetano e influência das instituições internacionais criou-se a Direcção dos Assuntos Culturais novamente com o intuito de fazer o inventário e em 1975 a Secretaria de Estado da Cultura com uma Direcção geral de Património Cultural (Lopes, 2012 41). Por fim a comissão instaladora do Instituto de salvaguarda do Património cultural e Natural e o próprio Instituto em 1980. Só em 1985 os aspetos científicos, técnicos e sociais presentes nos documentos da Unesco desde 1972 são incluídos. Nessa altura também sob a influência da Convenção do Conselho da Europa.

Em 1993 havia segundo publicação do IPAAR 592 imóveis classificados, 763 eram Monumentos Nacionais, 1655 imóveis de interesse Público (pp.XIII). Setúbal que batia o pleno da sua desindustrialização nesse momento tinha apenas 22 Monumentos Nacionais e 51 Imóveis de interesse Público classificados. O distrito de Lisboa tinha 328 sendo 91 monumentos nacionais e 225 imóveis de interesse público.

Bibliografia

Administração Geral do Porto de Lisboa, 1948, Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa, Lisboa, pp132,2 mapas.

Barreto, José, 2009, " Sindicalismo e política nos caminhos de ferro, 1872-1961" em Castro, Francisco de Almeida e Augusto Cerveira, Material e Tracção, os caminhos de ferro Portugueses nos anos 1940/70, Lisboa, CP, pp90-166.

Castro, Francisco de Almeida, 2009, "O mundo Oficial dos caminhos de ferro portugueses" , p39, 67 em Material e Tracção, os caminhos de ferro Portugueses nos anos 1940/70, e Castro, Francisco de Almeida e Augusto Cerveira, Material e Tracção, os caminhos de ferro Portugueses nos anos 1940/70, Lisboa, CP, pp270.

Fernando de Almeida, 1975, Monumentos e Edifícios Notáveis de Lisboa, Lisboa, Junta Distrital, pp.196, fotos e índices.

França, José Augusto, 1981 História de Arte em Portugal no século XI, Vol, I e II, Lisboa, Bertrand, pp.486 e pp.533.

Esperança, Eduardo Jorge, 1997, Património, Comunicação, políticas e práticas Culturais, Lisboa, Hudson, Kenneth, 1976, Industrial Archeology, a new Introduction, London, Baker, pp.239.

Le Goff, 1988, "Documento/ Mounmento" em Enciclopédia Einaudi, Vol. 1, Memória . História, 95-106, Lisboa, INCM,

Lopes, Flávio, 2012, Património Arquitetónico e Arqueológico, Noção e Normas de Proteção, Lisboa, p.20.

Pierre Jeanneret dit Le Corbusier, 1937, Quand Les Cathédrales étaient Blanches, Voyages au Pays des timides, Paris, pp.325.

Pinheiro, Magda, 1999, A Construção do caminho de Ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal, 1855-90, em Estudos Históricos 1, pp36-67, Lisboa, CP.

Ruskin, John, Lessons on Architecture and Painting, London 1854, p. 84, ver Projet Gutenberg,s National Library Association, New York, 2007, p. 61 e 236.

Zhu, Yu, 2017, In situ urbanization in China : Processes, contributing factors, and policy implications, inII Congresso Histórico Internacional, As Sociedades na História: Sociedade, Vol. II, A cidade Contemporânea, p.398/430.

Verley, Patrick, 1985, La révolution industrielle 1760-1870, pp.270.

Pedro, Edmundo, 2007, Memórias, Um Combate pela Liberdade, Lisboa, pp.553.

Rodrigues, Jorge de Sousa, O Arranque da Metropolização da Margem Sul, Factores e modos de urbanização da região de Almada(1935-1947) em Magda Pinheiro, Luís Vicente Baptista e Maria João Vaz, (org) A Cidade e a Metrópole, Oeiras,pp.258.

Pierre Jeanneret dit Le Corbusier, 1937, Quand Les Cathédrales étaient Blanches, Voyages au Pays des timides, Paris, pp.325.